



Herrn Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG
via Dr. Ilja Seifert, Die Linke

Stuttgart, den 2.12.2011

Betr.: Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit beim S21-Tiefbahnhof

Sehr geehrter Herr Dr. Grube,

wir hatten die Gelegenheit, Herrn Dr. Seifert, Die Linke, über die geplante Barrierefreiheit bei S21 zu informieren. Als er eine Möglichkeit nutzte, Sie darauf anzusprechen, wünschten Sie nähere Informationen, die Sie via Dr. Seifert erhielten.

Die einzelnen Passagen Ihres Antwortschreibens haben wir mit Fragen versehen. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns in den einzelnen Punkten aufklären würden.

Sehr geehrter Herr Dr. Seifert,

besten Dank für Ihr Schreiben samt Anlagen vom 28. September 2011 in dem Sie die Barrierefreiheit im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ansprechen. Ich darf Ihnen versichern, dass die Barrierefreiheit der Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG ein besonderes Anliegen ist und wir in Abhängigkeit aller Möglichkeiten sehr bemüht sind, unsere Bahnhöfe und Haltepunkte sukzessive barrierefrei zu gestalten.

- a) Ist es richtig, dass die Bahn S21 mit dem neuen Tiefbahnhof u.a. deshalb bauen will, weil sie davon ausgeht, dass zukünftig mehr Menschen reisen wollen?
 - b) Ist es richtig, dass aus der Veröffentlichung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie „Wirtschaftsfaktor Alter“ ernstzunehmende Erhebungen hervorgehen? (Seite 5, Verweis¹)
 - c) Ist es richtig, dass die DB auch Bahnhöfe, die nur über Treppen zugänglich sind, als barrierefrei bezeichnet?
- => Bitte lassen Sie uns die Kriterien für die Einstufung der Barrierefreiheit zukommen.

1) Dies gilt umso mehr bei Bahnhofsneubauten wie dem zukünftigen Hauptbahnhof Stuttgart. Im heutigen Kopfbahnhof sind relativ lange Wege beim Umsteigen die Regel.
Ist es richtig, dass Wartezeiten vor zwei Aufzügen, die Mobilitätseingeschränkte bei S21 zwingend nutzen müssen, zeitlich die „relativ langen Wege“ bei K21 übertreffen können?

2) Der heutige zu den Gleisen quer verlaufende Personentunnel ist ja bekanntlich nicht barrierefrei nutzbar.
Ist es richtig, dass bezüglich Erreichbarkeit der S- und U-Bahnen mit S21 keine Verbesserung zum bestehenden Bahnhof gibt?

3) Zudem gibt es nur einen barrierefreien Zugang zum Hauptbahnhof selbst, so dass der Weg z.B. von der Königstraße aus kommend sehr lang und umständlich ist.

Ist es richtig, dass der Nordausgang aber gleichzeitig einer der neun (zuzüglich der 8 Bahnsteige, die ins Freie führen) barrierefreien Fluchtwege ist, während es bei S21 keinen einzigen geben kann?

4) Die Bahnsteige verfügen heute nur über einen einzigen Zugang am Kopfende; und dies bei einer Bahnsteigbreite von meist unter 8,5 m.

a) Ist es richtig, dass sich im Kopfbahnhof die Reisenden nicht gegenseitig behindern, da das Verlassen der Bahnsteige nur eine Richtung vorgibt, sie jedoch im S21-Tiefbahnhof kreuz und quer laufen können?

b) Ist es richtig, dass bei S21 durch 4 gleichzeitig anhaltende Züge, im Vergleich zum bestehenden Bahnhof das doppelte Personenaufkommen zu erwarten ist?

c) Ist es richtig, dass wenn Zug A später ankommt als Zug B, alle Wartenden vom Abschnitt A nach Abschnitt B wechseln müssen und dies in entgegengesetzter Richtung?

5) Wenn also zwei Züge zeitnah am gleichen Bahnsteig stehen, ist ein gewisses Gedränge an den Bahnsteigzugängen leider unvermeidbar.

a) Ist es richtig, dass bei S21 4 Züge zeitnah an einem Bahnsteig anhalten und sich die Zahl der Passanten damit verdoppelt?

b) Ist es richtig, dass ein S21-Bahnsteig ca. 4000 qm hat und in der Spitzenstunde pro Zug an die 1000 Reisende, also bis zu 4000 Menschen ankommen, wobei noch diejenigen hinzugezählt werden müssten, die warten, um den Zug besteigen zu können?

6) Im neuen Hauptbahnhof Stuttgart werden die vier Bahnsteige über insgesamt drei Fußgängerbrücken miteinander verbunden sein. Das ermöglicht komfortables und schnelles Umsteigen, weil so eine sehr gute Verteilung der Reisendenströme über 5 Treppenaufgänge und 3 Aufzüge zu den Brücken bzw. Stegen pro Bahnsteig führen.

Ist es richtig, dass es in der bestehenden Bahnhofshalle kein Gedränge gibt und dass bei S21 auch ausfallende Rolltreppen und Aufzüge das Umsteigen behindern können?

7) Die Barrierefreiheit ist somit von allen Zu- und Ausgängen sowie beim Umsteigen auf kurzem Wege gegeben.

Ist es richtig, dass ich als Mobilitätseingeschränkte bei K20 bereits im Zug sein kann, ehe ich über einen der Aufzüge auf „meinen“ Bahnsteig komme, weil sich bei 400 Mobilitätseingeschränkten und 3 Aufzügen unvermeidbar Warteschlangen vor den Aufzügen bilden?

8) Mit der großen Zahl an Treppenanlagen wird ein hoher Komfort im Normalbetrieb erreicht. Aber auch im Evakuierungsfall erzielen wir durch die vielen Fluchtwege eine schnelle und sichere Räumung der Bahnsteighalle.

a) Ist es richtig, dass Treppen weniger Komfort bieten, als ebenerdige Zugänge zu Bahnsteigen?

b) Ist es richtig, dass - worst case - 4.000 Menschen (Seite 5, Berechnungen) über lediglich 5 Treppen von einer Breite von 2,35 Metern (etwas breiter, als Ihr Bett lang ist) und einer Höhe von 7 Metern (also quasi in das 3. Stockwerk) das Freie erreichen müssen und sobald jemand gestolpert und gefallen ist, dieser den Fluchtweg bereits behindert?

c) Ist es richtig, dass bei so viel Fliehenden, die nach oben wollen, Erst-Rettungskräfte zu Fuß nicht so schnell auf den Bahnsteig hinunter kommen?

9) Die Deutsche Bahn AG hat im Planfeststellungsverfahren zugesagt, in der weiteren Ausführungsplanung die Belange mobilitäts- und orientierungseingeschränkter Menschen zu berücksichtigen und in die weiteren Planungen Fachleute der Behindertenverbände einzubeziehen. Wir stehen diesbezüglich im engen Kontakt mit Vertretern von Behindertenverbänden und Ihren Fachleuten. Der Dachverband Integratives Planen und Bauen (DIPB) hat im Rahmen von Stuttgart 21 das „Bündnis Barrierefreies Stuttgart 21“ gegründet. Eine Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertretern des Bündnisses, der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt Stuttgart wurde einberufen, um in regelmäßig stattfindenden Treffen die weiteren Planungen von Stuttgart 21 zu begleiten.

Ist es richtig, dass Behindertenverbände via dipb Forderungen bezüglich Bahnsteigverbreiterung, Gefälle und barrierefreie Fluchtwege einreichen, diese jedoch nicht berücksichtigt werden können?

10) Das Ziel ist, den neuen Bahnhof und die Interimslösungen während der Bauzeit, barrierefrei zu gestalten und ein den besonderen Anforderungen gerechtes, aktuelles Informationssystem für und mit den Betroffenen zu entwickeln.

Ist es richtig, dass die bereits jetzt und für die Interimszeit zur Verfügung stehenden Schwerbehindertenparkplätze bei der LBBW einen Weg zum Nordausgang haben, der eine massive Steigung, bzw. massives Gefälle, also einen gravierenden Mangel an Barrierefreiheit aufweist?

(Beginn Textbausteine Dr. Kefer, direktzu, Seite 5, Verweis²)

11) Die Barrierefreiheit im neuen Stuttgarter Bahnhof wird mittels Aufzügen umgesetzt. Das bedeutet eine Erschließung, die die Verkehrsanlage für Personen mit Mobilitätseinschränkungen in der allgemein üblichen Weise - wie es der Gesetzgeber im Behindertengleichstellungsgesetz benennt - nutzbar macht. Dies gilt auch für die überwiegende Anzahl möglicher Evakuierungsfälle.

Ist es, bezüglich „überwiegende Anzahl“, richtig, dass es eine nicht zu vernachlässigende Anzahl möglicher Evakuierungsfälle gibt, in denen eben keine Rettung möglich ist, wobei sie bereits bei K20 besteht?

12) Somit sind die Hauptverkehrsebenen einschließlich der Bahnsteige und Verbindungsstege barrierefrei zu erreichen.

Ist es richtig, dass der S21-Tiefbahnhof als eine „Notlösung“ angesehen werden kann, im Vergleich zu K20, der keine Aufzüge (Treppen, Rolltreppen) benötigt, abgesehen von den Zugängen zu den S- und U-Bahnen? (Siehe auch Frage zu Punkt 7)

13) Der Brandfall im Bahnsteigbereich ist insoweit ein besonderer Evakuierungsfall, weil dann die Nutzung von Aufzügen in der Regel nicht gestattet ist. Grundsätzlich wird in den Brandschutzkonzepten für Personenverkehrsanlagen der Deutschen Bahn AG - und somit auch im Stuttgarter Hauptbahnhof - sichergestellt, dass Personen im Brandfall ohne Beeinträchtigungen durch Brandauswirkungen die Verkehrsanlagen innerhalb der sogenannten Selbstrettungsphase sicher verlassen können.

Ist es richtig, dass jeder, der sich retten will, keine Alternative hat und in die nach oben steigende, u.U. höchst giftige Qualmschicht hinein fliehen muss?

14) In der sogenannten Fremdrettungsphase werden Personen, die verletzt oder auch mobilitätseingeschränkt sind, durch Dritte evakuiert. Dies können Mitreisende oder Mitarbeiter der Deutsche Bahn AG sein. In der Regel sind dies aber die alarmierten Sicherheits- und Rettungskräfte. In dieser Phase - das heißt während des Feuerwehreinsatzes - wird die Bahnsteigebene noch eine ausreichende Zeit raucharm gehalten, so dass keine Gefahr besteht. Dies wird insbesondere durch die natürliche Entrauchung verbunden, mit der großen Raumhöhe ermöglicht.

Ist die Annahme richtig, dass sich im Katastrophenfall jeder selbst der nächste ist und sich im worst case (Seite 5, Berechnungen) mit Sicherheit nicht 2000 „Helden“ - als Retter zur Verfügung stellen? - Dankenswerter Weise wurden in Ihrem Zitat die Lichtaugen, von Herrn Kefer bei direktzu (Seite 5, Verweis²) als Möglichkeit für die Entrauchung aufgeführt, nicht übernommen. „Lichtaugen zu öffnen“ würde bedeuten, den Kaminzug und somit die zusätzliche Anfachung eines Feuers zu begünstigen.

15) Im Brandfall wird berücksichtigt, dass entweder alle Verbindungsstege benutzbar sind oder, wenn sich der Brandherd im Bereich eines Steges befindet, zwei Verbindungsstege für die Evakuierung verbleiben. Alle Menschen, die bei der Evakuierung auf Dritte angewiesen sind, können sich ungefährdet von einem Brandereignis auf der Bahnsteigebene zu einem der nicht von Rauch beeinträchtigten Stegen begeben und dort, falls erforderlich, ungefährdet die Fremdrettung (Feuerwehr) erwarten.

a) Ist es richtig, dass sich der nach oben steigende Qualm nicht nur auf den Raum um einzelne Verteilerebenen herum beschränkt, sondern das gesamte Gewölbe ausfüllen kann?

b) Ist es richtig, dass es in Deutschland im Jahr 2011 mind. 13 Zugbrände gab? (Seite 5, Verweis³) - Dankenswerter Weise wurde der Papierkorb, von Herrn Kefer bei direktzu (Seite 5, Verweis²) als Beispiel für einen möglichen Brandherd aufgeführt, in Ihrem Zitat nicht übernommen!

16) Als Ergebnis der gemeinsamen Gesprächsrunden mit dem DIPB, dem Stadtseniorenrat und dem Bündnis Barrierefreies Stuttgart 21 prüft die Deutsche Bahn AG für diesen Fall auch eine besondere Regelung für die Aufzugsnutzung, die Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen über die gängige Fremdrettung hinaus eine Selbstrettung ermöglichen soll. Als entsprechende technische Lösung sollen im Brandfall diejenigen Aufzüge, die im sicheren Bereich liegen und bei denen keine Beeinträchtigung durch Brandrauch besteht, als barrierefreie Fluchtwege weiter betrieben werden. Dies ist auf Grund der Lage und Anzahl der Aufzüge sowie der räumlichen Situation im neuen Bahnhof grundsätzlich realisierbar. Die Deutsche Bahn AG wird sich hierzu noch mit den Rettungsorganisationen und Genehmigungsbehörden abstimmen.

- a) Ist es richtig, dass man es nicht jedem Schwerbehinderten ansehen kann, inwieweit er mobilitätseingeschränkt ist und ob er im Falle einer Evakuierung notwendigerweise den Aufzug benutzen muss und deshalb eine gerechte Selektion unmöglich ist?
- b) Ist es richtig, dass selbst Brandschutzaufzüge in der Regel nur von Rettungskräften genutzt werden, um Material an den Brandherd zu schaffen?
- c) Ist es richtig, dass Brandschutzaufzüge im Brandfall aus Sicherheitsgründen lediglich eine halbe Stunde betrieben werden können/dürfen?

17) Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass die Deutsche Bahn AG alle geltenden Richtlinien und Normen berücksichtigt.

- a) Ist es richtig, dass für das Gefälle eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde?
- b) Ist es richtig, dass barrierefreie Haltestellen eine Verkehrsweg-Breite von 2,50 Metern haben sollen, diese Vorgabe bei S21 um die Hälfte unterschritten wird? (Seite 5, Verweis⁴)
- c) Ist es richtig, dass im Fildertunnel die für Fluchtwege vorgeschriebenen 1,20 Meter dadurch unterschritten werden, weil die Züge in der langgezogenen Kurve der Strecke schräg liegen und lediglich 0,80 Meter verbleiben und dies eine unzulässige Verminderung bedeutet?

18) Die Erschließung der Bahnsteige über Fahrtreppen und Aufzüge wurde unter Berücksichtigung der aktualisierten und erweiterten Personenstromanalyse und des Evakuierungskonzepts vom Architekturbüro Ingenhoven technisch weiterentwickelt und angepasst.

=> Wir bitten um Zusendung der Personenstromanalyse und des aktuellen Evakuierungskonzepts, bzw. die Nennung von diesbezüglichen Links.

19) In diesem Zusammenhang haben wir auch die Treppenanordnung an Steg A gegenüber der Planfeststellung abgeändert, so dass hier nun die Durchgangsbreite vergrößert werden konnte. Für die Treppenanlagen an Steg B waren gemäß der Analyse keine Veränderungen erforderlich. Jeder Bahnsteig wird in diesem Bereich mit vier Fahrtreppen, zwei Festtreppen und einem Aufzug erschlossen.

- a) Ist es richtig, dass den Behindertenorganisationen gesagt wurde, dass diese Engpässe nicht genutzt werden, jedoch außer Acht gelassen wurde, dass diese Stellen gerade von denen benutzt werden müssen, die zum Aufzug des Verteilerstegs B wollen?
- b) Ist es richtig, dass - um zum Aufzug zu gelangen - gerade ältere Menschen und Menschen mit Kofferkuli, Rollkoffern, vielem oder schwerem Gepäck, Kinderwagen, Krücken, Rollatoren, Fahrrad oder Rollstuhl durch diese Engstellen müssen?
- c) Ist es richtig, dass dies eine zu beachtende Menschenzahl ist? (Berechnungen, Seite 5)
- d) Ist es richtig, dass wenn Zug A später ankommt als Zug B, alle Wartenden vom Abschnitt A nach Abschnitt B wechseln müssen und dies in entgegengesetzter Richtung?
- e) Ist es richtig, dass, wenn man sich in den (16 x im gesamten Tiefbahnhof über 9 Meter Länge vorkommenden) Stellen begegnet, einer von beiden in den Gefahrenbereich ausweichen muss?
- f) Ist es richtig, dass die Bahn nicht haftbar zu machen ist, wenn einem Passanten im Gefahrenbereich etwas zustößt?

20) Die Erschließung der Bahnsteige über Steg C (an der Haltestelle Staatsgalerie) erfolgt ebenso unverändert über je eine Fahrtreppe, eine Festtreppe und einen Personenaufzug für jeden Bahnsteig. Die Durchgangsbreite zwischen Treppenanlagen und Bahnsteigkante wurde auch hier vergrößert. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die aktuelle Planung nicht nur die gültigen Bau- und Sicherheitsvorschriften einhält sondern auch Erkenntnisse aus den Abstimmungen mit den Verbänden

für mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt. Weitere Optimierungen bzw. darüber hinausgehende Details sind derzeit in Bearbeitung.

Ist es richtig, dass beim Steg C, die eine pro Bahnsteig verbleibende Rolltreppe entweder nach oben oder nach unten fahren wird und damit der Komfort in diesen Bahnhofsbereichen gemindert wird?

21) Ich kann Ihnen versichern, sehr geehrter Herr Dr. Seifert, dass die Deutsche Bahn AG weiterhin den Dialog mit Betroffenen, Vertretern von Behindertenverbänden sowie Fachleuten aufrecht erhalten wird. Es ist für uns von sehr großer Wichtigkeit, dass Stuttgart 21 mit einem möglichst großen Konsens gestaltet wird und sich Reisende und Besucher im neuen Bahnhof sicher und wohlfühlen können.

a) Ist es richtig, dass die Behindertenverbände über keine Handhabe verfügen, einzuschreiten, wenn Forderungen seitens der Bahn nicht eingelöst werden können?

b) Ist es richtig, dass für Renovierungen und Verbesserungen am bestehenden Kopfbahnhof seit 15 Jahren finanzielle Leistungen erbracht wurden, diese jedoch nicht dafür verwendet wurden?

c) Ist es richtig, dass es um Welten preisgünstiger wäre, den Kopfbahnhof in diesen Punkten nachzurüsten und zu verbessern, statt mit S21 eine für alle Reisenden und in vielerlei Hinsicht risikoreichere Alternative zu bauen?

d) Ist - alles im allem - richtig, dass man bei den oben genannten Mängeln keine gravierenden Nachbesserungen dergestalt einbringen kann, um beim S21-Tiefbahnhof größtmöglichen Komfort, Sicherheit auf höchster Stufe und die unabdingbare Barrierefreiheit garantieren zu können?

Unsere Schlussfolgerung: Der bestehende Kopfbahnhof ist bereits heute komfortabler, sicherer und barrierefreier, als es der S21-Tiefbahnhof je werden kann.

Ihre Schlussfolgerung?

Mit freundlichen Grüßen

Cornelia Single

Berechnungen

Personenaufkommen bezüglich Notwendigkeit der Barrierefreiheit auf der Basis von Verweis²

Täglich: 240.000 Reisende und Besucher im Stuttgarter Bahnhof

Auf Barrierefreiheit angewiesen: 10 % = 24.000 Reisende und Besucher

Barrierefreiheit noch notwendig: 40 % = 96.000 Reisende und Besucher

Erfordernis der Barrierefreiheit gesamt = 120.000 Reisende und Besucher täglich

Spitzenstunde (worst case):

Zeitnah 4 Züge pro Bahnsteig, 1000 Ankommende = 4.000 Reisende und Besucher

Auf Barrierefreiheit angewiesen: 10 % = 400 Reisende und Besucher

Barrierefreiheit noch notwendig: 40 % = 1.600 Reisende und Besucher

Erfordernis der Barrierefreiheit gesamt = 2.000 Reisende und Besucher

Verweise

¹ bmwi.de/Publikationen/wirtschaftsfaktor-alter.pdf

Seite 1: „Der demografische Wandel verändert unser Land. Im Jahr 2035 wird Deutschland eine der ältesten Bevölkerungen der Welt haben. Knapp die Hälfte der Menschen wird dann 50 Jahre und älter, jeder dritte Mensch älter als 60 sein.“

Seite 2: „Fazit: Barrierefreiheit ist für zehn Prozent der Bevölkerung unentbehrlich, für 40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel und ein Qualitätsmerkmal.“

² Dr. Kefer, direktzu, Textbausteine www.direktzu.de/stuttgart21/barrierefreie-fluchtwege

³ <http://www.diskussion21.de/zugbraende>

⁴ <http://www.diskussion21.de/bahnsteig-enge/normen>